ÎN PATRIA FOTBALULUI ŞI A CAMPIOANEI MONDIALE (IV)

Răstimpul dintre 30 decembrie 1968 şi 13 ianuarie 1969 l-am petrecut ca invitaţi ai cluburilor Chelsea (Londra) şi F. C. Liverpool. Am făcut, deci, naveta între imensul estuar al Tamisei şi estuarul riului Mersey, în care s-a înălţat al doilea port al Angliei (după Londra) şi marea cetate industrială din Lancashire.

Am urmărit, în primele zile, organizarea clubului din cartierul londonez Chelsea, al cărui nume a fost dat şi echipei aflate printre fruntaşele Ligii I. Ne interesau, însă, într-o mai mare măsură, programele de antrenament al jucătorilor. De luni pînă vineri, inclusiv, pe laturile şi scările stadionului din acel cartier se executau numeroase ture şi circuite de forţă, iar în sală se lucra la aparate (ridicări pe scăriţe şi pe palier, culcări şi ridicări cu greutăţi pe ceafă etc.); apoi, iar alergări îmbinate cu execuţii de gimnastică. Jocurile la două porţi se desfăşurau pe terenuri reduse, care erau însă asfaltate. Ni s-a explicat că pe un astfel de teren se măreşte iuţeala şi precizia în manevrarea balonului şi se conferă mai multă siguranţă şi echilibru jucătorilor (!). Nedumerirea noastră a fost oarecum atenuată cînd am constatat că, deşi atacurile şi „intrările" la om erau destul de dure, ele nu aveau totuşi nici pe departe urmările grave pe care le întîlnim, deseori, pe terenurile noastre gazonate...

Joi, am asistat la antrenamentul pe care Chelsea l-a efectuat pe stadionul ei central din imediata apropiere a catedralei Westminster, unde acest club şi-a amenajat trei terenuri normale, unul redus şi courts-uri de tenis. Jucătorii au aici şi o instalaţie de băi, cu bazine, în care

● Din pregătirea echipelor de club ● Chelsea şi F. C. Liverpool, cu jucătorii şi suporterii lor

ei s-au aruncat, cu voluptate, după cele 100 minute de pregătire, cu alergare de 8 x 100 m şi cu exerciţii de dejucare a marcajului strict şi de spargere a unei defensive betonate.

Pentru echipa de tineret, antrenamentul avea un alt specific: 7 ture ale terenului, cu mici intervale de odihnă, 200 m alergare şi 200 m marş, 4 sprinturi pe 30 m şi o altă serie de 3 sprinturi 4 x 30 m, urmate de un joc redus (6 la 6) timp de 40 minute.

Şi eu şi Coco Dumitrescu ne întrebam: care dintre jucătorii noştri ar putea realiza un asemenea ritm de pregătire, cu acel irezistibil final de mare intensitate?

Dincolo, în portul din faţa Mării Irlandei, antrenamentele se făceau pe trei terenuri (două cu gazon, altul cu zgură), care aveau şi instalaţii de nocturnă pentru jucătorii avizi de a se pregăti şi după ce umbrele serii învăluiseră totul...

La lumina reflectoarelor, am zărit aparatele ajutătoare: panouri patrate şi dreptunghiulare pentru precizia şutării la poartă.

Mi s-a explicat — după cele 90 minute de exerciţii — că antrenamentele aici sînt „scurte şi tari", urmărind reproducerea cît mai fidelă a condiţiilor de joc (echipament, luptă cu adversar, procedee executate sub presiunea altui partener etc.) Deci, pregătirea este efectuată exclusiv pentru joc, iar nu pentru exerciţiul în sine.

Ceea ce ne-a frapat, a fost faptul că la lecţiile de pregătire un număr de 40 jucători „lucrau" numai cu un singur antrenor, în timp ce alţi patru „coaches" erau simpli spectatori, fără să încerce vreo imixtiune în treburile colegului lor...

Totul decurgea, însă, într-o ordine desăvîrşită, începînd cu încălzirea clasică şi terminînd cu jocul în care echipierii se arbitrau şi se schimbau singuri — fără nimic spectaculos, dar cu un adînc simţ de răspundere şi seriozitate, ca şi cînd toţi aceşti fotbalişti executau o lecţie perfect învăţată.

În jocul pentru Cupă, pe care Chelsea l-a susţinut în acea sîmbătă cu echipa Carlisle (din Liga a II-a), am putut constata roadele acestor antrenamente: jucătorii au putut realiza un angajament fizic total şi au reuşit execuţii tehnice în mare viteză, ilustrînd vechiul dicton al fotbalului englez: „dă şi fugi!"

Iar în partida de campionat pe care F. C. Liverpool a avut-o acasă, împotriva echipei West Bromwich Albion, jocul n-a strălucit prin execuţiile tehnice (au abundat pasele greşite), ci mai mult prin condiţia fizică a celor 22 de echipieri, prin schimbările frecvente de locuri, prin pasele directe (simplă deviere), cît şi prin şuturile de la distanţă.

Dacă echipa londoneză şi-a depăşit adversara cu 2—0, iar F.C. Liverpool a învins cu 1—0, aceste victorii se datoresc numai atleţilor completi pe care cele două cluburi îi formează cu precădere pentru a putea face faţă grelelor condiţii impuse de fotbalul modern.

Mai mult ca orice am admirat, însă, la aceste meciuri, atmosfera sărbătorească pe care suporterii o creează, prin cîntece şi lozinci stimulatoare, scandate de coruri uriaşe, prin explozia de aplauze cu care salută apariţia echipelor favorite, prin acel minunat dans al fularelor, cu care ei încununează tribunele fremătătoare, ca pentru un indescriptibil carnaval al socceruluj britanic.

Hazardul a mai făcut ca în timpul vizitei noastre, Chelsea să întîlnească, pe teren propriu, chiar pe F. C. Liverpool. Pe stadionul londonez a apărut armata de purtători ai cocardelor foştilor campioni din 1966, veniţi să-şi încurajeze echipa, să-i facă mai uşor drumul spre victorie. Şi au reuşit. După o repriză albă, F. C. Liverpool a dezlănţuit o furibundă ofensivă şi, profitînd de absenţa portarului titular al adversarului, Bonetti, a înscris două goluri echipei gazdă în timp ce aceasta n-a putut decît să reducă scorul la 1—2.

Suporterii constituie o trăsătură nu numai caracteristică, ci de-a dreptul fundamentală pentru fotbalul englez. Pe ei se reazemă clubul. Din punga lor îşi trag forţele echipele. Din dragostea şi admiraţia suporterilor trăiesc şi înfloresc jucătorii. Pentru că şi unii şi alţii au încheiat un pact al demnităţii sportive, al respectului reciproc, al cinstei profesionale, care nu poate fi rupt la prima adiere de vînt. Suporterul îşi adoră vedeta, dar nici aceasta nu-i înşeală, cu nici un preţ, speranţele.

Pe un asemenea trainic postament se înalţă marele templu al fotbalului englez pe altarul căruia tronează din 1966 „Zeiţa de aur" a Campionatului mondial.

Cornel DRĂGUŞIN
antrenor al echipei de fotbal Progresul.

BOXER IN ATAC

Sculptorul Constantin Iordache lucrează în prezent la o statuie reprezentînd un boxer în poziţie de atac. Deocamdată, lucrarea se află în stadiu de turnare. Statuia, a cărei inaugurare va avea loc la 15 mai, va fi construită din bronz. Ea va fi amplasată la intrarea în patinoarul „23 August", locul de desfăşurare a campionatelor continentale, şi va fi dezvelită în prezenţa oficialităţilor A.I.B.A. Iată-l în fotografie pe sculptorul Constantin Iordache lucrînd la statuia boxerului.

SPORTUL Magazin

DUMINICILE UNUI NESPORTIV

RĂSPUNDE Don Poştaşu

MITICĂ CALU, COMUNA IVĂNEŞTI. Vreţi să ştiţi dacă Politehnica Iaşi a fost vreodată pe primul loc în divizia A la fotbal? A fost! După... prima etapă, posa-

te şi după a zecea. Niciodată, însă după... ultima! Iar celelalte etape nu contează...

MARCU BOATA, SATUL CRIVADIA — Coman (Dinamo Bucureşti) nu face parte din lotul ce se pregăteşte pentru Atena. Aşa se întîmplă cînd te consideri fără contra-candidat! Dar porţile ce se închid astăzi, pot fi deschise mîine. Şi invers! Iar acest lucru depinde mai mult de jucători decît de selecţioneri.

MIHAI KIRR, APOLDUL DE SUS. 1. Ion Pîrcălab şi antrenorul Coco Dumitrescu sînt fraţi (dinspre mamă). 2. Dv, ca suporter al echipei Steaua, sînteţi — vă înţeleg — mai indulgent cu arbitrul A. Pop, care a condus jocul Steaua — Petrolul. Noroc că n-aţi făcut parte din Comisia de disciplină. A. Pop avea şanse să iasă şi premiat.

VASILE BARBUCA, PITEŞTI. Cîte medalii au cucerit sportivii noştri la J. O. din Mexic? Iată o întrebare la care îmi face plă-

cere să răspund: 15. Staţi să vedem dacă am adunat bine: 4 de aur, 6 de argint şi 5 de bronz. Exact!

NICOLAE MOCANU, BUZĂU. Nu ştiu de ce, Petrolul consideră ca dată a înfiinţării sale anul 1948. Un strămoş al Petrolului, Roncomit, a fost una din echipele noastre fruntaşe din perioada anilor 1922—1926, iar urmaşa sa, Juventus, părinte legitim al Petrolului de astăzi (şi Oană a activat la această echipă) a cucerit chiar campionatul ţării (ediţia 1929—1930).

GEORGE GEORGIU, BÎRLAD. „Comunicaţi-mi, vă rog, dacă mai pot trimite epigrame". Mai bune, da!

EMIL COSMA, REŞIŢA. „Meci în campionatul judeţean, între Siderurgistul Reşiţa şi Progresul Băile Herculane. La un moment dat, s-a produs o schimbare de jucător în cadrul echipei Progresul, 20 de minute mai tîrziu, jucătorul nou introdus în joc este la rîndul lui, înlocuit cu un alt jucător de rezervă. Este regulamentară această ultimă schimbare?". Credeţi că l-aţi prins pe arbitru? Schimbarea este regulamentară.

LIVIU GHIMIŞESCU, ORADEA. M-aţi ales ca arbitru în... litigiul fotbalistic pe care îl aveţi cu unii tovarăşi de muncă de la Uzina de aluminiu. Pe baza răspunsului pe care vi-l voi da, dv. îmi veţi acorda cinci stele. Îi supăr, în schimb, pe colegii dv. Dar, asta e soarta tuturor... arbitrilor. Oricum, mă grăbesc să precizez că într-o serie de ţări din Occident, cum ar fi Franţa,

Anglia etc. pe lîngă campionatul pe care şi-l disputa echipele profesioniste, se desfăşoară (poate chiar cu mai multă pasiune!) un campionat al formaţiilor amatoare.

AUREL VERNICHESCU, TIMIŞOARA „Către Ion Poştaşu. Cu părere de rău, dar trebuie să mă declar nemulţumit de „Poşta redacţiei", pe care o conduceţi". Primeşte reclamaţii şi Poşta Centrală, cu nu ştiu cîte mii de salariaţi, dar mica mea „poştă" unde nu sînt decît eu pe schemă! Vă rog să mă scuzaţi pentru întîrziere (P.T.T. — nu face nici acest lucru!) şi să notaţi răspunsurile: 1. Fotbalistul Ion Pîrcălab, de la Dinamo, s-a născut în Bucureşti, la 5 noiembrie 1941. 2. Salonul automobilistic de la Belgrad se va deschide în ultima decadă a lunii aprilie.

ALEXANDRU MORGOVAN, ORAŞUL DR. PETRU GROZA. „În ziua de 16 aprilie eu împlinesc 32 de ani. M-ar bucura foarte mult ca, o dată cu sărbătorirea zilei de naştere, să sărbătoresc şi victoria fotbaliştilor noştri asupra Greciei, în preliminariile campionatului mondial". Dv. sînteţi mai avantajat ca noi. Sînteţi sigur măcar de o sărbătorire! Să sperăm, totuşi, că jucătorii noştri vă vor prilejui şi pe cea de a doua!

Ilustraţii: N. CLAUDIU

POANTE BOANTE

■ *În campionatul vest-german de fotbal toate campioanele din ultimii cinci ani se află acum în zona de retrogradare. De unde se vede că gloria nu este un paşaport valabil pentru prezent.*

■ *Norocul surîde tuturor, dar se dăruieşte numai acelora care ştiu să profite de el.*

■ *Notă despre chibiţi. Cel ce ştie să facă o treabă — o face. Cel ce nu este în stare — se apucă să înveţe pe alţii.*

■ *Oul sau găina? Herrera a descoperit betonul sau betonul l-a descoperit pe Herrera?*

■ *Magul a fost întrebat de ce nu i s-a ridicat o statuie? Răspunsul lui: prefer să se întrebe de ce nu am o statuie a mea, decît să se întrebe de ce există una?*

ZIG-ZAG FOTBALISTIC

SICILIENII NU SE DEZMINT

În campionatul Italiei, Napoli a cîştigat cu 3—2 la Palermo în urma unui penalty! Tribunele au explodat de furie şi epilogul a fost specific sicilian! Arbitrul a fost salvat de un elicopter militar care a aterizat pe terenul de joc dar autobuzul care-i transporta pe napolitani a fost luat cu asalt, spărgîndu-i-se geamurile etc. etc.

Numai că după acest scandal de proporţii, federaţia a avut un cuvînt de spus. Rezultatul a fost omologat cu 2—0 în favoarea napolitanilor, terenul din Palermo a fost suspendat pe două etape, căpitanul echipei gazdă, Landoni, care l-a lovit pe arbitru, a fost suspendat pe patru etape, iar Altafini (Napoli) i s-a ridicat dreptul de joc pentru o etapă etc.

Pedepse aspre, dar meritate.

OLD-BOYS ÎN PLINĂ ACTIVITATE

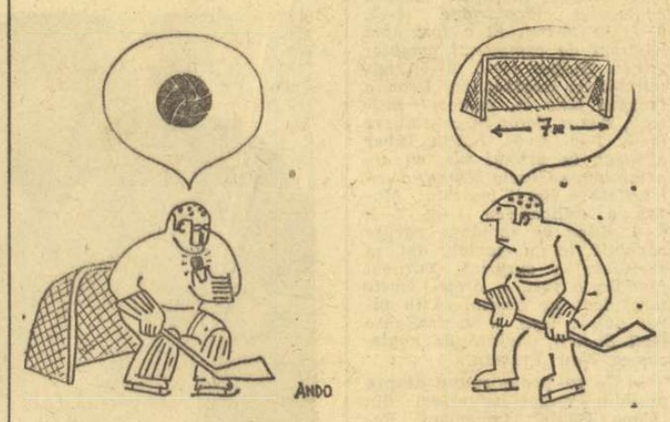
În Iugoslavia, Ungaria şi Anglia vechii internaţionali desfăşoară şi acum o intensă activitate ca fotbalişti. În curînd vor avea loc întîlnirile dintre Ungaria—Iugoslavia şi Anglia—Iugoslavia rezervate „băieţilor bătrîni". În aceste echipe vor evolua jucători între 30 şi 50 de ani, foste glorii ale fotbalului din ţările lor. În echipa Angliei se va face o singură excepţie de la regulament... Stan Matthews este titular, deşi se apropie de 60!

Meciurile sînt atractive şi asigură de pe acum tribune pline...

TELEVIZIUNEA ŞI FOTBALUL FRANCEZ

În Franţa, numărul spectatorilor la fotbal scade vertiginos. Cauza nu rezidă numai în valoarea scăzută a partidelor, ci şi în concurenţa pe care le-o face televiziunea. Se pare că acum lucrurile s-au clarificat. De comun acord, Federaţia de specialitate cu Societatea de Televiziune au hotărît ca în decursul unui întreg campionat să nu se transmită în direct mai mult de 5 meciuri (!), iar pe telerecording mai mult de 15 jocuri! Un ziarist francez spunea că în felul acesta, francezii vor... uita complet jocul de fotbal!

I. O.



Desen de OCTAVIAN ANDRONIC

MUZICA TRĂDĂTOARE

Ciudat titlu, îşi vor spune cititorii, din partea unuia care s-a făcut cunoscut îndeosebi ca un comentator şi adept al muzicii. Însă din rîndurile ce urmează vor afla uşor că titlul, oricît de ciudat, denunţă o stare de fapt, care îi deserveşte întîi de toate pe sportivii înşişi. Unii îşi aduc aminte desigur de soţii Protopopov, multipli campioni la patinaj — campionii se uită curînd! Soţul se plîngea că şi-ar fi pierdut titlul fiindcă muzica lui Beethoven, ce le servise de „fond", a fost învinsă, nicidecum ei, campionii! Un confrate, comentînd declaraţia asta în chiar acest ziar, vedea într-însa semnul orgoliului personalităţii sportivilor de azi. Eu însă încerc să văd dintr-un alt unghi cele spuse de fostul campion şi, din acest unghi modificat, sînt gata să-l înţeleg şi să-l cred. Pentru că muzica poate, într-adevăr, să-l trădeze pe cel ce apelează la ea fără s-o cunoască, fără să se poată înălţa pînă la sensurile ei mai adînci.

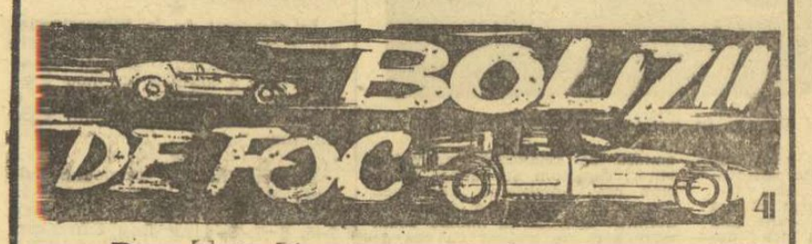
Nu orice muzică se potriveşte pentru toate împrejurările. Am urmărit campionatele de patinaj de la Garmisch-Partenkirchen şi m-a nedumerit, în multe cazuri, stîngăcia cu care au fost alese melodiile, piesele însoţitoare, textele muzicale de către patinatori. Întregul fundal sonor al campionatelor a strălucit, aş spune, printr-o nemaipomenită banalitate, mediocritate chiar a gusturilor muzicale. S-au căutat mi se pare, în cea mai mare parte, melodiile facile, cu priză la public, iar cînd s-a recurs la cîte o bucată clasică, a fost ales ceea ce e mai detensionat datorită repetiţiei. Numai puţini s-au împotrivit dorinţei de a plăcea şi auditiv spectatorilor. Încît, graţioasele lebede omeneşti, care pluteau pe gheaţa cu luciri mocnite de perlă, au fost acompaniate de nişte muzici bune pentru balurile de sîmbătă seara din cartier, nicidecum de zborul înalt al inspiraţiei maeştrilor adevăraţi ai muzicii.

Cum poate sportivul, care — în cazul patinajului — este şi el un artist, să exprime armonios aspiraţia verticală spre cer a elanurilor sale atunci cînd nu înţelege muzica de care e însoţit, cînd ea nu-i susţine avîntul sau cînd şi-a ales una ce alunecă perpendicular, cu iuţeala oricărui corp greu, spre banalitate? Chiar atunci cînd e vorba de Beethoven, ca în cazul lui Protopopov, dacă fragmentul nu corespunde structurii psihice, evoluţiilor sale, parabolelor şi zigzagurilor ce le descrie, muzica devine cu adevărat trădătoare intenţiilor propuse. Fiindcă ea posedă o forţă misterioasă, dar neluată de atîtea ori în seamă, de a tălmăci anumite lucruri, nu însă pe toate şi în orice împrejurare.

Am mai scris aici, acum vreun an, despre ce importanţă are prezenţa unor oameni care cunosc muzica în activităţile sportive, ce foloase reale pot ei să aducă, prin consiliile ce le-ar da patinatorilor, gimnaştilor, tuturor sportivilor. Cred că Lia Manoliu povestea odată ce aripi i-au crescut pe neaşteptate cînd, în urmă cu mai mulţi ani, la Braşov, în timp ce arunca discul, manipulatorul a uitat deschisă, după pauză, instalaţia de sonorizare şi difuzare a muzicii destinate publicului ca relaxare.

Muzica face, de fapt, să ne crească aripi, dar le şi reteză, atunci cînd nu ştim ce să alegem din vastul ei univers de miracole şi vedenii.

George SBÂRCEA



Români deschizători de drumuri

În acea după-amiază de iulie a anului 1880, lumea se plimba liniştită pe Champs Elysées, coborînd agale panta uşor înclinată dintre Place de l'Étoile şi Place de la Concorde. Deodată, un zgomot neobişnuit a inundat trotuarele. Trecătorii s-au oprit miraţi, în timp ce pe lîngă ei înainta o trăsură ciudată fără cai. Ce s-a întîmplat?... Enigma o lămuriră a doua zi jurnalele din oraşul de pe Sena. Un tînăr de origine română, pe nume Dumitru Văsescu, student la Şcoala centrală, îşi experimenta vehiculul conceput şi construit de el, care avea să fie considerat mai tîrziu „cel mai perfecţionat automobil al epocii".

Tînărul Văsescu visa de mult realizarea unei maşini care să meargă singură. Şi iată acum reuşise să-şi vadă visul împlinit, înscriindu-şi numele pe frontispiciul automobilisticii mondiale. Maşina sa era propulsată prin forţa aburilor, pentru că motorul cu ardere internă încă nu fusese complet pus la punct. Puţin mai tîrziu, Traian Vuia reia această idee, aducînd elemente noi, deosebit de preţioase pentru construcţia vehiculelor terestre, iar Henri Coandă realizează o maşină aerodinamică ce prefigura prin liniile sale bolizii de curse de astăzi.

Au urmat alte nume româneşti demne să figureze printre pionierii construcţiei de automobile. Profesorul inginer Aurel Persu a susţinut prin studii şi cercetări teoria automobilului de formă alungită, ca o picătură de apă în cădere Şi a lansat cîteva soluţii îndrăzneţe, adoptate de mulţi constructori: plasarea motorului în partea din spate maşinii, includerea roţilor în interiorul liniei caroseriei, îngustarea axei posterioare pentru a se putea elimina diferenţialul. În 1926, George Constantinescu, creatorul sonicităţii, a conceput un convertizor sonic mecanic, vestind transmisiile automate plasate pe automobilele moderne. Mai aproape de zilele noastre, şi-au cheltuit energia, talentul şi cunoştinţele în slujba aceluiaşi scop inginerii Radu Manicatide, Petre Carp, Radu Mărdărescu. Ideile şi visurile acestor înaintaşi prind contur deplin acum, în condiţiile industriei socialiste, care s-a îmbogăţit cu o ramură nouă, aceea a construcţiei de autovehicule.

Viteză maximă: 15 km pe oră!

File îngălbenite de vreme, fotografii cu valoare de document, rînduri ce par astăzi amuzante... Citim reportajele unui venerabil confrate de acum 71 de ani, avocatul Henri August, pe care trebuie să-l considerăm primul nostru cronicar automobilistic. El îşi poartă cu sprinteneală pana pe hîrtie, introducîndu-ne în atmosfera apariţiei în România a primului automobil: „un vehicul destul de elegant, ce avea forma unei trăsuri Victoria, dar fără oişte şi fără cai". Acestei maşini îi urmează în curînd altele aşa încît la 1904 circulau în toată ţara 51 de automobile.

În primăvara aceluiaşi an, a luat fiinţă la Bucureşti Automobil-Club-Român (acum, în aprilie, se împlineşc exact 65 de ani!) cu scopul de a „încuraja gustul, mişcarea şi industria automobilistică". Acest prim for de organizare şi dirijare a activităţii îşi creează filiale la Craiova, Brăila, Botoşani, Iaşi, Tg. Jiu, Rm. Sărat şi Ploieşti. Susţinut de posibilităţile financiare solide ale membrilor săi, clubul devine înfloritor, iniţiază numeroase acţiuni. Împreună cu Prefectura poliţiei Capitalei, elaborează cei dintîi regulament automobilistic care menţiona, pe lîngă altele, viteza maximă permisă în oraş de 15 km pe oră (la fel cu trapul cailor!), iar la răspîntii şi colţurile drumurilor „ceva mai încet". Fiecare maşină trebuia să aibă două frîne trainice, o trompetă mare şi trei felinare, unul dintre ele la spate, deasupra numărului.

Primii noştri automobilişti erau amatori. Curînd însă, se pune problema formării unor profesionişti ai volanului şi, la 16 ianuarie 1911, ia fiinţă, din iniţiativa lui Leon Leonida, o şcoală de şoferi. Elevii, în număr de 12, erau lăcătuşi, tîmplari, plăpumari, vizitii şi aveau ca profesor pe mecanicul Gheorghe Simion, originar de prin părţile Buzăului care, cu cinci ani mai înainte, avusese curajul să facă un drum cu automobilul prin Bulgaria, Turcia, Persia pînă în Caucaz şi înapoi. Elevii au urmat un curs teoretic şi practic, avînd de învăţat la clasă două capitole principale: „despre călcarea de oameni" şi „despre scoaterea de fum a maşinilor". Ucenicii lui Gheorghe Simion şi-au trecut examenul cu bine, cei mai iscuşiţi minuitori ai automobilului dovedindu-se foştii vizitii.

Automobilul sau balonul?

Cursele de automobile româneşti au început, la fel ca în străinătate, tot cu un raid. La jumătatea lunii iulie a anului 1901 George Valentin Bibescu se urcă din Geneva la volanul maşinii sale Mercedes, de 20 CP, şi parcurge distanţa pînă la Bucureşti (1827 km) în 73 de ore şi 45 de minute de conducere efectivă. Isprava aceasta a produs o oarecare vîlvă în Europa, sporind publicitatea automobilului care a devenit după aceea, pentru mulţi ani, preşedintele Automobil Clubului Român şi preşedintele Federaţiei Aeronautice Internaţionale (Bibescu a practicat cu succes şi pilotajul de avion).

Dar prima cursă adevărată din România s-a organizat la 22 septembrie 1904 pe traseul Bucureşti — Giurgiu şi retur. O fotografie rămasă de atunci înfăţişează automobilele, în număr de şase, înşirate pe dealul Filaretului, înainte de plecare. Cei 60 de km pînă în oraşul de pe Dunăre sînt străbătuţi de Bibescu, la bordul Mercedesului său, în 58 de minute. La capătul etapei a urmat o agapă, după care, din nou, la drum! Stimulat, probabil, de toasturile din Giurgiu, pilotul Mercedesului apasă mai energic pe acceleratorşi, la întoarcere, reduce timpul de parcurgere a traseului cu aproape opt minute, stabilind o viteză medie totală de 66,600 km pe oră, comparabilă cu recordurile europene ale timpului.

Întrecerile de automobilism se înmulţesc. În anul 1907 are loc cel dintîi raliu auto, organizat într-o formulă originală. Maşinile luau startul o dată cu un balon, dirijat de trei ofiţeri, şi trebuiau să ajungă la ţintă înaintea aterizării aeronauţilor. După mai multe etape, victoria a revenit unui automobil. În acelaşi an, clubul automobilistic românesc organizează un „Grand Prix" pe traseul Găieşti — Fundata — Tîrgovişte — Găieşti, iar în aprilie 1908 are loc una dintre cele mai mari curse de viteză pe circuitul Bucureşti — Bănească — Herăstrău. La acest concurs au asistat aproape 10 000 de spectatori.

Unul dintre primii noştri aşi, Leon Leonida, la volanul Fiatului său cu care a stabilit în 1910, în Marele Premiu al A.C.R., o viteză de 96 km pe oră

După primul război mondial, în arenă apare o nouă generaţie de automobilişti. Aceştia se fac remarcaţi în întrecerile naţionale şi în cele de pe continent. O serie de competiţii interne devin tradiţionale: Turul României; Cupa Carpaţilor şi Cupa Unirea; Concursul de regularitate Satu-Mare — Bucureşti; Concursul de regularitate organizat de Automobil Clubul Moldovei; Concursul internaţional de turism; Papană, Budişteanu şi Calcianu atacă recordul rutei Bucureşti — Braşov, iar alţi temerari reuşesc să ajungă cu maşina, în anul 1931, din capitala României pînă în cea a Franţei, în numai 39 de ore şi 45 minute. La cîţiva ani după aceasta, Petre Cristea îşi înscrie numele în palmaresul celei mai mari competiţii rutiere din Europa: Raliul Monte-Carlo.

În automobilism, ca şi în alte sporturi, românii au reuşit adeseori să se impună în ochii străinătăţii, făcînd dovada virtuţilor lor. Bogata tradiţie creează obligaţii sporite pentru tinerii de astăzi, îndrăgostiţi de arta volanului şi întraţi de cîtva timp în arena competiţională balcanică şi europeană.

Dumitru LAZAR

(Va urma)